ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 3 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 26-27. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 22 lipca 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 137

Sieć wodna Rzeczypospolitej Polskiej a zagranica.

(Z powodu objazdu naszych dróg wodnych przez komisję Ligi Narodów).

Gdy dyr. Młynarski podczas swej podróży do Ameryki w sprawach finansowych Polski nadmienił konieczność inwestycyj dla rozbudowy sieci naszych dróg wodnych, napotkał na wyrazy zdziwienia i pewnej nieufności, gdyż w Stanach Zjednoczonych, niestety, zbyt mało wiedzą o tem, jak szczęśliwie położoną i łatwo dającą się polepszyć posiadamy sieć dróg wodnych.

Ażeby koła finansowe zagranicy mogły wyrobić sobie niezależne i pewne zdanie o naszych drogach wodnych, zaproszono następnie komisję komunikacyjną Ligi Narodów zwiedzić szczegółowo nasze rzeki i kanały, wraz z ich wylotem portowym na morze.

Delegacja w składzie trzech osób, która w ostatnich dniach czerwca przybyła do Polski, jest właśnie wydziałem tej komisji. Należą do niej francuski dyrektor dróg wodnych i portów w ministerstwie rob. publ. w Paryżu. p. Watier, major amerykański Case, oraz dyrektor spółki wodnej w Holandji p. Nyhoff. Do delegacji należy również sekretarz generalny komisji komunikacyjnej Ligi Nar. p. Romain. Prezes Rady Portu w Gdańsku p. de Loes stoi również w kontakcie z delegacją. W podróżach delegacji, które trwają dwa tygodnie, towarzyszą przedstawiciele zainteresowanych ministerstw. W sprawach rzeczno-kanałowych stałym informatorem delegacji jest inż. Tillinger.

Objazd rozpoczął się zwiedzeniem połączenia wodnego dorzecza Wisły i Dniepru przez kanał Królewski. Następnie delegacja udała się parowcem „Kościuszko" z Warszawy wdół Wisły głównym trzonem naszej sieci wodnej do Tczewa, Gdańska i Gdyni. W drodze powr. zwiedz. Bydgoszcz i Poznań, połączenie dorzecza Wisły i Odry przez kanał Bydgoski, górna Noteć, Gopło, Łódź, górny bieg Warty, zagłębie górnośląskie i dąbrowieckie jako początek projektowanej drogi wodnej Śląsk—Bałtyk, poczem udano się do Krakowa. Z Krakowa delegacja jedzie parostatkiem do Warszawy.

Przy odjeździe z Polski delegacja zapowiedzieć miała powtórne przybycie we wrześniu b. r. dla sprecyzowania już opracowanego planu rozbudowy naszych dróg wodnych przy pomocy kapitału zagranicznego.

Nasza marynarka wojenna.

Sprawa nabycia krążownika francuskiego „Desaix".

Według komunikatu Agenc. Wschodniej „Min. spraw woj. marszał. Piłsudski przedstawił Radzie Ministrów wniosek zakupienia od Francji krążownika „Desaix". Krążownik ma służyć dla celów szkolnych marynarki naszej. Kupno tego krążownika byłoby korzystne nietylko z powodu niskiej ceny ale także, iż suma kupna mogłaby zostać zaliczoną na poczet kredytów przewidzianych traktatem polsko-francuskim."

Cena krążownika wynosić ma 1 200 000 franków.

Krążownik „Desaix" należy do grupy trzech krążowników jednego typu: „Kleber", „Desaix", „Dupleix", mających imiona francuskich generałów rewolucyjnych. Jednostki te zbudowane zostały w pierwszych latach bieżącego wieku („Desaix" w roku 1901) i w rywalizacji większych marynarek współczesnych nie mają już dziś znaczenia. Dla celów szkolnych „Desaix" jednak się nadaje. Francuska marynarka szkoli część swego personelu fachowego na krążowniku „Jeanne d'Arc", pożeraczu węgla. parę lat starszym od „Desaix" i o maszynach bardzo zużytych.

Przyszły statek szkolny naszej marynarki wojennej ma wyporność 7 700 ton, długość jego — 130 metrów, szerokość największa 18 m. Uzbrojenie jego składa się z 8 dział 16.5 centymetrowych, 4 dział 10 cm. 5 dział 10,4 cm. Opancerzenie jest przejściowe od krążowników o wyłącznie pancernym pokładzie wewnętrznym do krążowników o pancernej burcie.

Szybkość krążownika wynosi 21 węzłów. O ile szybkość ta chociażby w przybliżeniu się zachowała, uważać można będzie „Desaix" za szczęśliwy nabytek. Załoga normalna tego statku wynosi 504 ludzi.

Nowe zasady umowy o budowę portu w Gdyni.

O zmianach jakie nastąpiły w dn. 2 lipca z chwilą spisania protokółu pomiędzy Min. Przemysłu i Handlu a konsorcjum budowy portu w Gdyni pisze półurzędowo w „Przemyśle i Handlu" z dn. 17 lipca inż. P. Bomas.

Główną zmianą jest odstąpienie od dotychczasowej zasady budowy portu na podstawach kredytowych i przejście do zasady gotówkowej opłaty robót. Przyczyna tej zmiany wymaga bliższego omówienia.

Na podstawie pierwotnej umowy Konsorcjum obowiązane było wykonać budowę portu za ogólną sumę (bez kosztu kredytu, opłaconego osobno) około 30 000 000 zł w złocie, w okresie od połowy 1924 r. do końca 1929 r., zapłatę zaś za wykonanie budowy miało otrzymać w 8 ratach rocznych, z których pierwsza była płatna w 1926 r., a ostatnia w 1933 r. Ponieważ wykonanie budowy miało być uskutecznione w ciągu 5½ lat, a zapłata za budowę miała być uiszczona w przeciągu 8 lat, przyczem pierwsza wypłata przypadała po upływie 1½ roku od rozpoczęcia budowy, przeto Konsorcjum musiało kredytować roboty sumami, szybko wzrastającemi w miarę postępu budowy, a wysokość kredytowanych sum w roku 1929 miała osiągnąć 14,5 miljn. zł w złocie.

Z chwilą, gdy bank Morgana cofnął Konsorcjum kredyty na budowę portu, nie mogło już ono finansować robót według wyżej określonego programu, ponieważ, wobec trudności finansowych, przeżywanych obecnie we Francji, nie mogło znaleźć nowego źródła dosyć taniego kredytu, któryby pozwolił zachować dawne warunki umowy.

Jeżeli więc chodziło, celem uniknięcia dłuższego wstrzymania budowy portu, o zatrzymanie Konsorcjum i nadal jako kontrahenta, to mogły być tylko dwa wyjścia: albo, w razie prowadzenia budowy portu nadal na zasadach kredytowych, bardzo znaczne obniżenie udzielanego przez Konsorcjum kredytu, albo też przejście do zasady gotówkowej opłaty robót. Na początku pertraktacyj dążono do pierwszej koncepcji, jednakowoż wkrótce się wyjaśniło, że na gruncie tej koncepcji porozumienie nie może być osiągnięte, ponieważ w braku taniego źródła kredytu Konsorcjum nie mogłoby się utrzymać przy pierwotnej stopie opłaty kredytu. Skarb Państwa zaś nie mógłby się zgodzić na warunki mniej korzystne, niż zapewnione dawną umową. W ostatecznym więc wyniku uznane zostało za najkorzystniejsze dla Skarbu wykonywanie dalszej budowy portu za opłatą jej w gotówce. Za tą koncepcją przemawiała i ta okoliczność, iż na skutek spowodowanego zatargiem znacznego opóźnienia robót ukończenie budowy portu już z samych względów technicznych musiało być przesunięte najmniej o pół roku; ponieważ w razie gotówkowej opłaty robót odpadała potrzeba łożenia kosztów na opłatę kredytu, więc przewidywane pierwotnie na wypłatę rat kredyty wymagały stosunkowo nieznacznego podwyższenia.

Bezpośrednią konsekwencją przejścia do gotówkowej opłaty robót jest uchylenie klauzuli dawnej umowy o podwyższeniu cen kosztorysowych przy ostatecznem obrachunku o 21 proc. tytułem opłaty kredytu. Dla przyszłych rozrachunków miarodajne są podstawowe ceny kosztorysowe które pozostają niezmienione. **Ogólny koszt budowy obniży się przeto o 6 000 000 zł w złocie.**

Względy natury technicznej, jak również i budżetowe, wymagały przedłużenia budowy portu o jeden rok i ustalenia terminu jego ukończenia na dzień 31 grudnia 1930 r., czyli powrotu do terminu, ustalonego w zasadniczej umowie z dnia 4 lipca 1924 r.

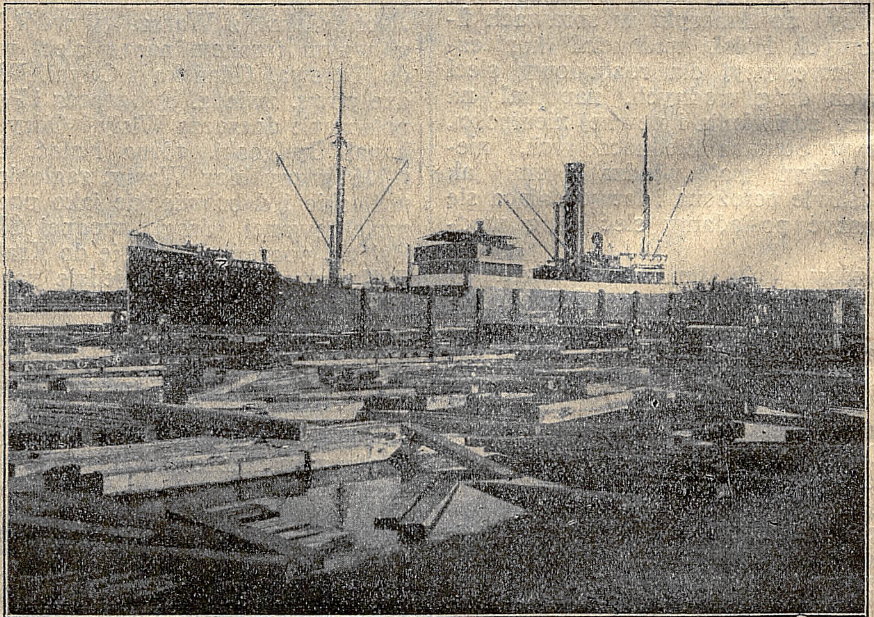
Przyjęcie zasady gotówkowej opłat robót powoduje też inną ważną dla Skarbu Państwa zmianę warunków dawnej umowy, a mianowicie uchylenie specjalnych gwarancyj, przewidzianych dla zabezpieczenia wypłaty przez Skarb należnych Konsorcjum rat rocznych. Celem tego zabezpieczenia Skarb Państwa obowiązany był deponować w Banku Polskim, na specjalny rachunek Ministerstwa Skarbu — Rezerwa C. wszystkie wpływy brutto w eksploatacji lasów państwowych w 26-ciu nadleśnictwach i z eksploatacji portu aż do wysokości raty rocznej, czyli do wysokości 4 500 000 zł w złocie. Blokowane na tych rachunkach sumy obecnie się uruchamiają, a wyżej wspomniane dochody zwolnione są od zastawu.

Wyżej podane zmiany, wprowadzane do umowy o budowę portu protokółem z dnia 2 lipca 1926 r., są zasadnicze. Oparcie umowy na nowych zasadach wymagało wprowadzenia oprócz tego szeregu zmian o mniejszem znaczeniu.

Tak więc protokół wprowadza obecnie zwiększone kary konwencjonalne za niewykonanie obowiązujących dla każdego roku kontyngentów robót oraz przewiduje możność premij w razie wykonania robót w ilości większej, niż obowiązująca, ogranicza prawo Konsorcjum do otrzymywania zapłaty w walucie obcej do 50 proc. należnych mu kwot (w dawnej umowie Konsorcjum było uprawnione do otrzymywania całej należności w walucie obcej), ustanawia dla Konsorcjum obowiązek złożenia kaucji w wysokości 1 000 000 zł w złocie oraz daje Konsorcjum prawo otrzymywania na początku każdego roku odpowiednio zabezpieczonych zaliczek w wysokości do 750 000 zł w złocie, amortyzowanych w przeciągu tegoż okresu budżetowego.

Wywóz drzewa przez Gdańsk. r. 1925.

Eksport drzewa kształtował się w roku sprawozdawczym stosunkowo pomyślnie mimo niekorzystnej konjunktury w handlu drzewnym. W roku 1925 wywieziono drzewa i fabrykatów z drzewa 901 917 ton w porównaniu z 1 018 950 ton w roku poprzednim. Prawie całe zmniejszenie się przypada na rokiem 1924, który był rekordowym rokiem na polu eksportu drzewa, jest bardzo mała. Opinja panująca w roku 1925 w kołach eksporterów drzewnych, że z powodu niepomyślnej konjunktury i łagodnej zimy eksport drzewa ucierpi silnie, nie ziściła się nawet w przybliżeniu. Wyniki osiągnięte w roku sprawozdawczym trzeba uważać za bardzo korzystne, tem więcej, jeśli się uwzględni, że przed wojną wywożono prze-



Parowiec ładujący z wody t. zw. sleepry (podkłady).

ostatnie dwa miesiące roku 1925. Również i tutaj grały pewną rolę trudności, powstałe w związku z eksportem węgla, zwłaszcza w grudniu. Trzeba jednak podkreślić, że różnica w zestawieniu z ciętnie tylko 259 959 t. drzewa rocznie, i że w latach 1921 i 1922 musiał wywóz — przy ilościach wahających się od 200 —300 000 ton — walczyć z wielkiemi trudnościami, które doprowadziły na-

wet kilkakrotnie do zupełnego zatarasowania portu. W roku 1925 wywóz drzewa odbywał się — jak zresztą już i w roku 1924 — bez żadnych trudności, mimo że w poszczególnych miesiącach osiągano poważne ilości (do 84 000 ton miesięcznie). Liczba miejsc przeładunkowych i terenów składowych dla drzewa jest obecnie w porcie gdańskim tak wielka, że mimo znacznego wywozu wszyscy właściciele placów składowych skarżyli się przez cały rok na to, że place ich są niewykorzystane; szczególnie place położone na dawniejszym składzie amunicji w Wisłoujściu były stosunkowo słabo wykorzystane. Kilka placów składowych w Wisłoujściu i obok miasta zostało unieruchomionych Fakt ten potwierdza to, że port gdański jest dobrze przystosowany do przeładunku jeszcze znacznie większych ilości drzewa. Drobne trudności, jakie powstały w wywozie drzewa w grudniu 1925 r., trzeba przypisać przedewszystkiem temu (abstrahując od wywozu węgla), że większe ilości drzewa skierowano na place, które były niedostatecznie dostosowane dla przeładunku na większą skalę (np nowoutworzone place w Heubude). Przy intensywniejszem wykorzystaniu dobrze urządzonych placów, specjalnie przy Wisłoujściu, uniknęłoby się wszelkich trudności transportowych. Eksport drzewa przez Gdańsk wynosił w roku 1924 — 62 proc., a w roku 1925 tylko 44 proc. ogólnego wywozu przez Gdańsk. Obniżenie się procentowego udziału w roku 1925 polega przedewszystkiem na zwiększeniu wywozu innych towarów. W porównaniu z ogólnym wywozem drzewa z polskiego obszaru celnego wynosił wywóz przez Gdańsk w roku 1923 — 26 proc., w roku 1924 — 53 proc. i w roku 1925 — 28 proc. polskiego eksportu drzewa. Ogólny wywóz drzewa z Polski wzrósł znacznie w roku 1925, w zestawieniu z rokiem poprzednim, i osiągnął łącznie z wyrobami z drzewa ilość 3 267 708 ton wobec 2 077 537 ton w roku 1924. (Wedł. spraw. handl. dyr. Rady Portu).

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ruch portowy w Gdyni.

Gdynia 12. 7. Ostatniemi czasy polski węgiel, który dotychczas prawie wyłącznie był eksportowany do Szwecji, zaczyna sobie zdobywać rynki zbytu i w innych państwach bałtyckich. I tak, z ogólnej ilości węgla wywiezionego przez Gdynię w lipcu do Szwecji poszło tylko 31 proc. ogólnej ilości, przy 24 proc., do Łotwy, 22 proc., do Danji, 18 proc. do Finlandji i 5 proc. do Kłajpedy.

Co do stanu w porcie w chwili obecnej, to sytuacja, w zrozumieniu normalności pracy, uległa zmianie na lepsze: przy molo handlowem stoją 3 statki, szw. Marta, norw. Dampseks i duń. Knud Villemoess, na redzie zaś niema już statku ani jednego, czyli nie trzeba będzie, przynajmniej w najbliższej przyszłości, płacić tych wygórowanych „przestojowych". Mylnym jednak byłby stąd wniosek, że, skoro reda jest pusta, ruch w porcie ustaje. Tak bowiem nie jest, gdyż statków zaawizowanych na najbliższą przyszłość jest dosyć i można jedynie uważać jako objaw bardziej przewidującej gospodarki firm ładujących, ewent. maklerskich.

Wykończenie dwu nowych monitorów rzecznych.

Budujące się w Krakowie dwa działowce rzeczne zostaną niebawem wykończone. Otrzymają nazwy, „Kraków" i „Wilno".

Przybycie „Wilji".

Transportowiec „Wilja" przybył 16 b. m. do Gdańska z ładunkiem amunicji z Cherbourga.

Ruch pasażerski w Gdyni.

Dnia 14 b. m. przybył z Le Havre par. pas. Pologne przywożąc 3 ton ładunku mieszanego oraz 100 pasażerów. Wyszedł dn. 15 b. m., zabierając 333 pasażerów i 1 tonę ładunku.

Ładowanie w Gdyni.

Gdynia, dn. 20 lipca. Przy molo handlowem stoją obecnie 2 statki. duń. par. Aarö i łot. par. Mary. Pomimo, iż na redzie stoją 3 parowce, w porcie zaś jest jeszcze jedno miejsce wolne, do molo nie przybija narazie z nich żaden, a to ze względu na brak węgla, którego przybycie na czas jest utrudnione stałem przeciążeniem linji kolejowych.

Podróż bałtycka „Lwowa".

Statek szkolny „Lwów" opuścił 11 lipca Helsingfors, udając się przez cieśninę Moonsund do Rygi, dokąd zawinął 15 b. m. Dnia 19 b.m. statek rozpoczął drogę powrotną z Rygi do Gdyni.

Zmiany w zamówieniu statków wojennych.

Jak dowiadujemy się, w zamówieniu naszem statków wojennych, które mają być zbudowane we Francji, poczyniono poważne zmiany. Cofnięto na razie zamówienie łodzi podwodnych, buduje się natomiast dla naszej marynarki wojennej dwa kontrtorpedowce najnowszego typu.

Ruch portu gdańskiego w czerwcu i w II kwartale.

Ruch w porcie gdańskim w czerwcu prześcignął wszystkie rekordy ustanowione w poprzednich miesiącach. Zawinęły do portu 542 statki o łącznej ładowności 306 773 ton, odpłynęło 530 statków morskich o łącznej ładowności 305 119 ton.

Średni tonaż statku na wejściu wynosił 568 ton, gdy w II. kwartale równał się on 578 ton. Na obniżenie średniego tonażu wpłynęło jedynie ożywienie przybrzeżnego ruchu małych statków gdańskich. Godne jest zanotowania, że w r. 1912 średni tonaż statków zawijających do Gdańska wynosił zaledwie 320 ton.

Wśród statków, które zawinęły z ładunkiem było parowców 192 (96 196 t.), żaglowców 7 (205 t.), lichtug morskich 2 (743 t.). Pod balastem i próżnych zawinęło 296 parowców (179 401 t.), 5 żaglowców (635 t.), 14 lichtug morskich (6 921 t.). Jako do portu ukrycia i do bunkrowania zawinęło 26 parowców (22 672 t.).

Opuściło port z ładunkiem: 426 parowców (254 755 t.), 12 żaglowców (1 318 t.), 12 lichtug morskich (6 829 t.), pod balastem i próżnych: 49 parowców (22 197 t.), 2 żaglowce (35 t.), 6 lichtug morskich (1 991 t.), jako z portu ukrycia lub bunkrowania 23 parowce (17 994 t.).

Udział poszczególnych bander w ruchu czerwcowym był następujący (**w nawiasie podajemy tonaż z roku poprzedniego**):

Zawinęło do portu pod banderą polską 13 statków z 6 007 t. (773 t.), gdańską 70 statków z 10 901 t. (10 277 t.), niemiecką 174 z 72 555 t. (42 466 t.), duńską 82 z 57 039 t. (27 692), szwecką 98 z 53 821 t. (5 860), angielską 27 z 36 686 t. (29 929), norweską 24 z 19 079 t. (5 086), łotewską 14 z 11 790 t. (1 423), włoską 5 z 10 069 t. (nie było),grecką 3 z 5 983 t. (nie było), francuska 6 z 5 792 t. (1 649), fińską 9 z 5 296 t. (1 224), holenderska 9 z 5 097 t. (1 255), Stanów Zjedn. 1 z 3 105 t. (nie było), hoszpańską 1 z 2 176 t. (1 703), estońską 4 z 940 t. (nie było), litewską 1 z 437 t. (437).

W bieżącym miesiącu wzmocniła się znowu pozycja bandery polskiej, w ogólnym ruchu na pierwszym miejscu utrzymała się bandera niemiecka. W związku z bunkrowaniem w porcie gdańskim, przed tem nie praktykowanem przez statki angielskie wzrósł znacznie ich udział w ruchu w stosunku do poprzednich miesięcy. Ożywił się ruch statków duńskich, szweckich natomiast nieco osłabł. Ruch statków norweskich wzrósł w związku z bunkrowaniem. Tonaż włoski nieco się zmniejszył w porównaniu z majem.

Polski węgiel do Anglji.

Dnia 15 b. m. łot. par. Kurland wyszedł z Gdyni, zawijając po drodze do Gdańska po węgiel bunkrowy. Dalszym jego etapem miał być jeden z drobniejszych portów, leżących na Tamizie, ewent. sam Londyn, dokąd miał przeznaczenie ładunek 910 ton węgla.

Jest to pierwszy wypadek w historji naszego eksportu węglowego przez Gdynię za granicę, iż dociera on dumnych brzegów niegdyś węgladajnego, a dziś węgloodbiorczego Albionu.

Koszta wyładowania węgla w portach skandynawskich.

W chwili obecnej koszta przeładowania węgla w poszczególnych portach szweckich, duńskich i norweskich bardzo się różnią między sobą. W Sztokhomie koszta wyładowania tony węgla kranami z chwytaczami wynoszą 1,15 szw. korony, to samo w Kalmarze, i Norköpingu, natomiast w Halmstadzie 1,10 kr., w Helsingborgu 1,09 kr., od pierwszego lipca zaś 0,96 kr., w Warbergu 1,07, w Gefle 1,05, w Göteborgu zaledwie 0,69 kr., do czego jednak należy dodać jeszcze 18 öre na tonę za wypożyczenie kranów. W Malmö jednak koszta są najwyższe, wynosząc 1,30 korony szw. od tony. Przewyższają one o 34 öre koszta w sąsiednim Helsingborgu i o całe 43 öre koszta w Göteborgu.

W portach duńskich istnieje jednolita cena wyładowania węgla kranami po 1,40 korony duńskiej od tony. Duńscy właściciele kranów wychodzą z założenia, że koszta przeładunku węgle kranami przewyższać powinny o 15 öre na tonie takse narodową duńska za przeładunek węgla windami, która wynosi 1,25 kor. duńsk. od tony.

W Norwegii jedynie w Kristianssandzie przyjęty jest duński system, w innych zaś portach panuje przeciętnie cena 2 kor. norweskie od tony. Norweskie koła żeglugowe w szczególności we wschodniej Norwegii są przeciwne unormowaniu kosztów przeładunku węgla, uważając iż należy pozostawić pole dla konkurencyjnych wahań cen.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ARGENTYNA.

Stocznie okrętowe Argentyny. Budownictwo okrętów w Argentynie jest jeszcze względnie mało rozwinięte. Przeważnie budują się mniejsze statki, promy przystaniowe oraz naprawiają się statki. Największe stocznie i warsztaty okrętowe ześrodkowane są w Buenos Aires i okolicy. Stocznia wojennej marynarki znajduje się w Puerto Belgrano w pobliżu argntyńskiego portu wojennego Bahia Blanca.

W Buenos Aires znajdują się warsztaty okrętowe generalnej dyrekcji portów, rzek i kanałów, podlegające min. robót publicznych. Zatrudniają one przeszło tysiąc robotników, budując obecnie dwadzieścia statków przystaniowych z żelazo-betonu. Największe stocznie prywatne należą do towarzystwa żegl. mor. Mihanovich, które jest najważniejszem tow. żeglugowem w tym kraju. Jedna stocznia tego towarzystwa znajduje się w stolicy, przy Rio Riachuelo, druga zaś w San Fernando 30 km. od stolicy przy delcie rzeki Tigre, mniejszych rozmiarów. W Buenos Aires są jeszcze mniejsze stocznie: Chioldi, Cardella, Ponze, Pastor i Co., które są bądź źle wyposażone technicznie, bądź mają urządzenia przestarzałe.

Poważne znaczenie ma stocznia państwowa w Paranie, obsługująca środkowy bieg rzeki Parany; jest ona dobrze zaopatrzona technicznie. W porcie miasta La Plata jest kilka mniejszych stoczni. Największa z nich — warsztaty Engrassia — mają dawać 12 000 pezetów czystego dochodu miesięcznie.

STANY ZJEDNOCZONE I JAPONJA.

Wspólna linja regularna żeglugi naokoło świata. Towarzystwa żeglugowe Roosevelt Steamship Co z Nowego Yorku i Kawasaki Kisen Kaisha z Kobe wprowadzają z końcem bieżącego roku wspólnemi siłami, przy pomocy sześciu nowoczesnych motorowców, regularną linję dookoła świata. Statki te będą miały pojemność 10 000 ton każdy, kursować zaś będą z szybkością 16 węzłów. Linja ta jest w pierwszym rzędzie towarowa. Jej kierunek: Nowy York, Kanał Panamski, Los Angeles. Daleki Wschód, morze Czerwone, Śródziemne, Atlantyk i Nowy York.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch statków przez szluzę Einlage w czerwcu.

Ruch przez szluzę Einlage był w czerwcu bardzo ożywiony, na co wpłynęły przedewszystkiem transporty rzeczne węgla z Tczewa, Torunia i Bydgoszczy. Przeszły bowiem nadół, ku Gdańskowi 674 statki (w maju 528) o łącznej nośności 62 695 ton (w maju 43 582). Ilość ładunku w tym kierunku była 27 201 t. (w maju 13 797). Zarazem ilość ładunku w dół rzeki była pierwszym rekordem w ruchu wiślanym, ustanowionym po wojnie światowej.

Ponieważ ruch z ładunkami wdół rzeki szybko wzmagał się w lipcu, powiedzieć można, iż w tym kierunku ruch wiślany wstąpił w fazę nową, znacznie przewyższającą ruch przedwojenny i odpowiadający już chociaż w drobnej mierze temu znaczeniu, jakie powinna zająć w ruchu eksportowym królowa rzek polskich. Oby ten ruch już więcej nie zmalał a transporty masowych towarów pozwoliły rozbudować Wisłę i łącznie z nią całą naszą sieć wodną na miarę prawdziwie nowoczesnych dróg komunikacyjnych.

Rozwój przeładunku węgla w portach Wiślanych.

Przeciążenie kolei w kierunku północnym powołało do życia przeładunek węgla na berlinki w portach wiślanych dla powtórnego przeładunku w Gdańsku na statki morskie.

Przeładunek węgla na statki rzeczne praktykuje się obecnie w Toruniu, Kapuścisku Małem pod Bydgoszczą, Solcu i Tczewie.

Toruń przeładowuje do 1000 ton dziennie. Ładuje firma Fridman z Płocka oraz Two Bracia Nobel w Polsce, ładujące na pokład berlinek cysternowych dla nafty. W Kapuścisku Małem przeładowano od 20. 6. do 20. 7. 23 000 ton, obecnie ładuje się 1 000 ton dziennie, całkowita zaś zdolność przeładunkowa tej przystani wynosi 1 200 ton dziennie. Ładują tu wspólnie Lloyd Bydgoski i Zjednocz. Żegl. Polska. W Solcu przeładunek zorganizowany jest przez tegoż przedsiębiorcę co w Toruniu, jednak załadowano dotychczas tylko trzy berlinki. W Tczewie ładuje na berlinki rzeczne tow. Wisła—Bałtyk. Załadowało ono w czasie od 10 do 19 b. m. (10 dni) 10 600 ton węgla na statki, w tem 1 300 ton na dwie lichtugi morskie, 9 300 ton zaś na berlinki rzeczne.

Nowa umowa frachtowa „Baltwood“.

Ważne dla żeglugowców i eksporterów drzewa!

Nowy wzór umowy frachtowej „Baltwood“ (skrót z baltic wood, bałtyckie drzewo) wypracowany został przez Chamber of Shipping Zjednoczonego Królestwa w porozumieniu z ang. związkiem handlu drzewem. Wzór ten został również zaakceptowany przez komisję dokumentów przy Baltic and White Sea Conference (związek armatorów, uprawniających żeglugę na Bałtyku i na Białem morzu). Wzory te są ważne od 15 lipca. Dotyczą one wszelkich przewozów tartego drzewa z Bałtyku i z Norwegji do Wielkiej Brytanji (włączając porty kanału brystolskiego i rzeki Humber) i zastępują umowy frachtowe „Scanfin“ z r. 1924 i „Russpruss“ z r. 1899.

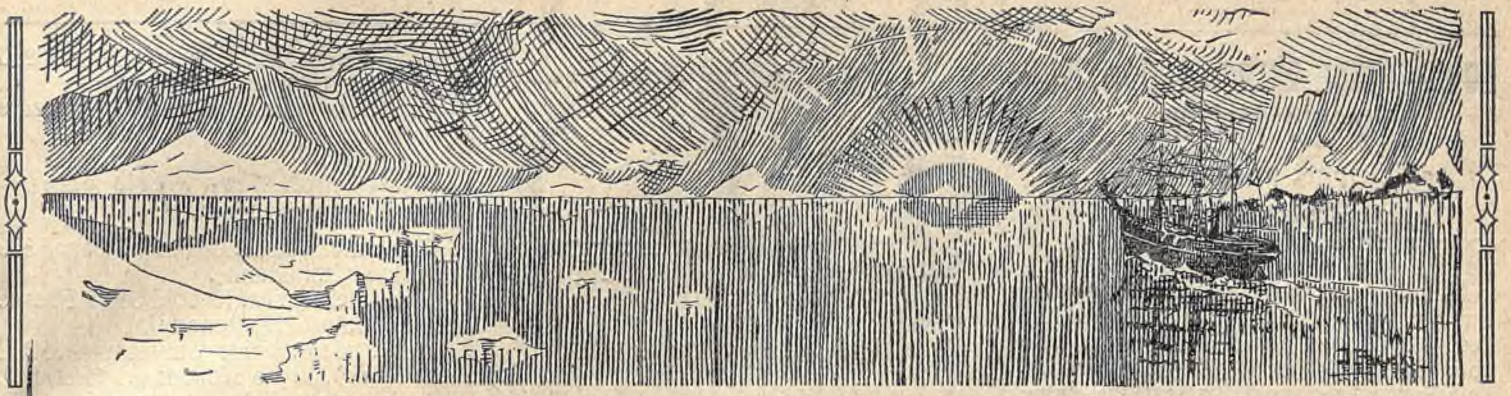
Nowe książki.

G. Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. Budowa i kierowanie yachtem żaglowym i motorowym Str. 343 Paryż 1926.

Książka ta zastępcy przewodniczącego Yacht-Club de France jest znakomitym podręcznikiem dla uprawiających sport żaglowy i motorowy. Oto spis rozdziałów tego pożytecznego dzieła: 1 Yacht. 2. Teorja yachtu. 3. Kierowanie. 4. Żegluga przybrzeżna. 5. Wybór yachtu. 6. Praktyka żeglugi krążowniczej. 7. Motory morskie. 8. Gaźniki. 9 Zapalanie. 10. Instalacja i używanie motoru. 11. Defekty ruchu. 12. Wybór motoru. 8. 4 rysunki i 3 tablice znakomicie uzupełniają tekst.

Książka jest napisana językiem lekkim i pięknym, jest jednak nawskroś fachowa. Autor, który posiadał yachty rozmaitych wielkości i motorówki, podczas wojny zaś prowadził w bardzo trudnych warunkach motorówkę przeciwko łodziom podwodnym, jest niezaprzeczoną powagą w sprawach żeglugi małych statków żeglowych i motorowych. Zresztą w rozdziałach o motorach autor opiera się ściśle na najnowszych źródłach technicznych.

W braku jeszcze odpowiedniego podręcznika polskiego książka Clerc-Rampala może okazać naszym sportowcom nieocenione usługi.



Podróże morskie i sport wodny

Wynik walki o puhar księcia Yorku.

Nigdy jeszcze regaty międzynarodowe motorówek na Tamizie o puhar księcia Yorku nie wzbudziły takiego zainteresowania co w r. bieżącym. Brzegi rzeki między Chiswick i Putney powyżej Londynu przepełnione były niezliczonemi tłumami publiczności. Pierwsze rozgrywki międzynarodowe odbyły się 26 czerwca. Długość toru wynosiła 32 mile morskie.

W pierwszym dniu odbyły się regaty wstępne, które były najciekawsze, gdyż przyjęli w nich udział wszyscy konkurenci. Z łodzi angielskich najlepsza motorówka Newg panny Carstairs stanęła do tego pierwszego biegu z innym motorem, naprędce zmontowanym. Właściciel motoru (z motorówki Ardenrun-Minor) dał motor swój do biegu z warunkiem, że odbędzie się losowanie, kto ma prowadzić motorówkę w pierwszym dniu — on czy też panna Carstairs. Ta się zgodziła, lecz los zadecydował na korzyść właściciela motoru i w ten sposób Newg okazał się prowadzonym przez pana Wolf Barnato, Newg przyszedł jako pierwszy do mety.

Drugie miejsce zajęła angielska łódź Bulldog, amerykańska łódź Dixie-Flyer przyszła jako trzecia. Francuskie łodzie nie miały szczęścia. Łódź Sadi II w pełnym biegu podczas regat uderzyła śrubą o większy kawał pływającego drzewa i natychmiast się przewróciła, kryjąc pod sobą kierowcę i mechanika. Obydwaj zostali uratowani.

Dnia 28 czerwca odbył się dalszy ciąg regat. W tym dniu miała szczęście motorówka niemiecka Sigrid IV, gdyż pozostali konkurenci, których już było tylko trzech, mieli awarje w motorach, na amerykańskiej łodzi Dixie-Flyer motor nawet się zapalił. W tych warunkach Sigrid IV z łatwością przyszła jako pierwsza, Newg, która straciła na wstępie przeszło 3 minuty, nie mogąc puścić motoru w bieg, przyszła jako druga.

Nazajutrz odbył się wyścig ostateczny pomiędzy Newg i Sigrid IV. Tym razem defekt w motorze Sigrid IV pozwolił Newg z łatwością wygrać puhar, który został jej za ostatni bieg przysądzony. Podczas tego biegu Newg również stanęła na kilka minut, gdyż na wał śrubowy naplątała się lina, którą wypadło odcinać. Najwyższa szybkość, która została osiągnięta podczas tych ciekawych regat wynosiła 41,1 mil na godzinę (motorówka Newg w pierwszym dniu).

Oto kilka wyników i doświadczeń, zdobytych na regatach londyńskich. Rzeki takie jak Tamiza, w kraju uprzemysłowionym, nie nadają się na urządzanie tego rodzaju regat, gdyż spotykające się kawałki drzewa, lin, resztki koszów i t. p. stanowią poważne niebezpieczeństwo dla ścigających się łodzi. Prócz tego regaty niewątpliwie wykazały zawodność silnych motorów wybuchowych przy stałej pracy śruby w tak opornem środowisku jak woda. Wszystkie motory doznały częstych awaryj. Coraz więcej zainteresowania wobec tego wzbudzają łodzie ślizgowce o powietrznej śmidze aeroplanowej zamiast wodnej śruby.

Podróż „Witezia" do Szwecji i Danji.

Yacht „Witeź" należący do Y. Kl. P. powrócił niedawno z podróży piętnastodniowej do portów Szwecji i Danji. Prowadził „Witezia" znany fachowiec, kdr. r. H. Pistel.

Yacht polski „Carmen" w stolicy Norwegji.

Dnia 5-go lipca yacht polski „Carmen" zawinął do portu w Oslo. Podróż z Gdyni do Kopenhagi i dalej szkerami zachodniemi Szwecji odbyła się przeważnie przy wietrznej pogodzie. W liście z Oslo do redakcji naszego pisma p. Jan Fischer prowadzący yacht zapowiada powrót do Gdyni na 20 lipca.

Dalsze podróże „Witezia" i „Carmenu".

W tych dniach mają wyruszyć z Gdyni w dalszą podróż 2 polskie yachty: „Witeź". pod dowództwem gen. M. Zaruskiego, i „Carmen". pod dowództwem dr. Cz. Czarnowskiego. Załoga „Witezia" liczy 5 osób, „Carmenu" — 7; w skład załogi tego ostatniego wchodzą 2 panie. Podróż projektuje się via Kalmar do Sztokholmu, następnie zaś, o ile pogoda będzie dopisywała i pozostanie jeszcze dość czasu (pływanie ma trwać jeden miesiąc) — do Kopenhagi Narazie oba przygotowują się do drogi, przyczem „Witeź" stoi w Gdyni, „Carmen" zaś odpłynęła do Gdańska celem dokonania napraw, powstałych wskutek lekkiej awarji w czasie ostatniej jej podróży.

Liga Morska i Rzeczna rezygnuje z organizacji regat?

Według informacji części prasy codziennej, Liga Morska i Rzeczna, ściślej jej oddział w Gdyni, rezygnuje z organizacji regat tradycyjnych gdyńskich w r. b., oddając kierownictwo jednemu z stołecznych klubów wioślarskich (wojskowemu klubowi wioślarskiemu). Celowość tej zmiany jest bardzo wątpliwa. Jeśli Liga Morska i Rzeczna jest organizacją żywotną i obejmującą całą Rzeczpospolitą (a wiemy że jest coraz więcej żywotną i popularną) nie powinna przerywać raz ustalonej tradycji i powinna nadal urządzać regaty jak dla statków sportowych, tak też dla żaglowców rybackich i przedewszystkiem dla łodzi pomocniczych marynarki wojennej. A takie regaty, o ogólnem znaczeniu, powołana jest urządzać właśnie Liga Morska i Rzeczna.

Ostatnie wiadomości z Firecrestu.

„Le Petit Parisien" z dn. 7 b. m. komunikuje, iż Alain Gerbault przybył dnia 27 czerwca na swym Firecreście do Pory, wysepki przy brzegu Sumatry. „Le Yacht" prostuje jednak tę wiadomość, gdyż 11 czerwca komendant awizo „Cassiopee" telegrafował, iż spotkał Firecrest 9-go czerwca jeszcze w pobliżu wysp Tahiti. Ponieważ odległość wysp Tahiti od Sumatry wynosi około 6000 mil, więc dzielny yacht nie mógł przebyć tej przestrzeni w 17 dniach. Redakcja pisma „Le Yacht" przypuszcza, że w rzeczywistości Firecrest stanął w Poro, niewielkiej zatoce na brzegu Nowej Kaledonji, w pobliżu przylądka Trzech Sosen.

Nowe drogi eksportu polskiego węgla morzem.

Eksport przez Rygę.

Większe angielskie zamówienie zaspokojone ma być drogą przez Rygę. W ciągu 2 miesięcy ma być przewieziony kolejami polskiemi i łotewskiemi kontyngent 200 000 ton. Obliczono, że linją Zemgale—Ryga przejść może dziennie po 6 pociągów po 35 wagonów każdy. Załadowywanie węgla na statki morskie odbywać się ma jednocześnie w 3 miejscach: w Mühlgraben, Bolderaa i na stacji Ryga—brzeg. — Wiadomość powyższą podajemy z pewnem zastrzeżeniem, gdyż transport kolejowy Śląsk—Ryga wymaga przeładunku normalnego toru na szeroki.

Eksport do północnej Rosji.

Na mocy umów Skarbofermu i Roburu z przedstawicielami sowieckiemi rozpocznie się w sierpniu eksport węgla do północnej Rosji. (Leningrad). Wywóz ten będzie skierowany na nasze porty morskie i będzie wynosił (tą drogą) 50 000 ton miesięcznie.

Eksport do Anglji via Szczecin i Hamburg.

Eksport ten na skutek zarządzeń kolei niemieckich został zmniejszony do 8 pociągów dziennie w kierunku na Szczecin i 2—4 pociągów dziennie w kierunku na Hamburg. Tak to więc jakoś szczęśliwie się składa, gdyż jak wiadomo, głową muru nie przebijesz, a może u nas się przyłoży większy wysiłek w sprawie przystosowania portów własnych i przystani wiślanych do eksportu węgla.

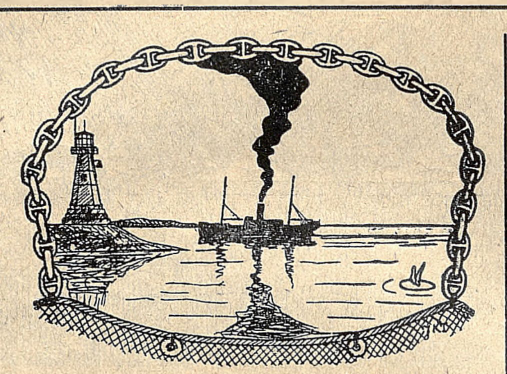
Rynek frachtowy.

Równolegle ze zwyżką cen węgla zwyżkowały nadal frachty. Podniesienie się frachtów z Gdańska i Gdyni pozwoliło armatorom duńskim nanowo wprowadzić unieruchomione parowce, których eksploatacja przy poprzednim poziomie frachtów już się nie rentowała.

Frachty węglowe wynosiły: do Rouen 8/3, do Sztokholmu 7/2—7/10 szyl. za tonę, do Rygi 6/3—6/9 szyl. za tonę.

Frachty drzewne podniosły się również, nawet do 20 proc. Materjał tarty do Anglji wschodniej przynosił 44—52 szyl. za standart. Do Amsterdamu zaś 22—32 fl. za stand.

Za zboże płacono do Danji 8/2—8/7 szyl. za tonę.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (14 VI. do 20. VI.).

(Powtarzamy jako brakujące w części nakładu).

14 czw.. szw. par. Helle 481 do Kristinehamn (B i S).

15 czw.. duń. par. Hans Maersk 1136 do Kopenhagi (B i S); żagl. z mot., szw. Rudolf 60 do Struer (Gw).

17 czw.: szw. par. Elsie 827 do Göteborga (B) S).

18 czw.: norw. par. Kull 797 do Bergen (B S); duń. par. Nordland 555 do Kopenhagi (Hagen Jorgensen).

19 czw. szw. par. Casablanca 638 do Karlskrony (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 10 953 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (5—11 lipca).

6 lp.: łot. par. Kurland 429 do Kłajpedy (Bg).

7 lp.. duń. par. Ebba 548 do Aalborga (Rhd).

10 lp.: łot. par. Kokness 668 do Rygi (Bg); szw. par. Ragunda 1281 do Gefle (Bg).

11 lp.: niem. par. Karl Friedrich Larsen 687 do Helsingforsu (Polska Agencja Morska).

Statki powyższe wywiozły łącznie 8 680 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (12—18 lipca).

14 lp.: szw. par. Marta 926 do Göteborga (B i S).

15 lp.. łot. par. Kurland 429 do Londynu (Bg).

16 lp.. norw. par. Dampseks 1 128 do Oslo (B i S).

17 lp.: duń. par. Knud Villemoes 860 do Esbjerg (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 8 516 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

3 lp.: niem. licht. Ulk 377 i Bazar 382 do Ystad (Pohlmann).

6 lp.. niem. licht. Kobold 380 i Presse 380 do Malmö (Pohlmann).

8 lp.: niem. licht. Universum 392 i Sattenfelde 352 do Kopenhagi (Pohlm.).

14 lp.. niem. licht. Jugend 361 i Post 382 do Göteborga (Pohlmann).

20 lp.: niem. licht. Ulk 377 i Bazar 382 do Sundsvall (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 500 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (3—16 lipca).

3 lp.: norw. par. Livland 727 (B i S), gd. par. Ester 725 do Ekenäs (Rhd), szw. par. Wira 252 do Rönneby (B i S), duń. żagl. Maagen 64 do Aarhus (Bg), łot. par. Mary 766 do Kotki (B i S), szw. par. Ragnar 430 do Aarhus (Bg), szw. par. Frey 1389 do Sztokholmu (Bg), hld. par. Ero 334 do Amsterdamu z węglem i tow. (Pw), szw. par. Kastor 548 do Kalmaru (B i S), norw. par. Gaula 647 do Aarhus (Bg), duń. par. S. Th. Marlind 1153 do Kopenhagi (Rhd).

4 lp.. szw. par. Friedberg 493 do Moo (Pwe), szw. par. Thure 295 do Karlskrony (B i S).

5 lp.: gd. hol. Ernst z licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 596 do Kopenhagi (B i S), łot. par. Linhope 514 do Lipawy (Bg), szw. par. Irmland 1399 do Sztokholmu (Scand. Lev. L), norw. por. Nanna 309 do Kalwildu (Art), duń. par. Nautic 514 do Wiborgu (Rhd), niem. par. Fricka 1583 do Nantes (B i S), niem. par. Elsfleth 272 do Holtenau (B i S), włoski par. Vasola 2 255 (Art), łot. par. Daugarra 751 do Abo (Bg).

7 lp.: norw. par. Ulrika 832 do Sztokholmu (Bg), duń. par. Harriet 674 do Sztokholmu (B i S), szw. hol. Holger z licht. Halsta III. 473 do Renneburgu (Bg), fran. par. Capitaine Henry Rallier 1660 do Boulogne (B i S), duń. par. Niobe 676 do Ekenäs (B i S).

8 lp.. duń. par. Margareta 732 do Bordeaux (Jörgensen), niem. par. Brunhild 863 do Nantes (Bg), szw. par. Lydia 546 do Helsingforsu (B i S), szw. par. Lallie 602 do Sölvesborgu (B i S), niem. par. Edmund Hugo Stinnes IV 1256 do Kopenhagi (Art), szw. par. Revers 1014 do Udevalli (Rhd), szw. par. Dalhem 642 do Ekenäs (B i S), łot. par. Windau 281 do Marienhamnu Bg).

9 lp.: szw. par. Baltia 1 362 do Göteborga (B i S), niem. par. Hilde 851 do Abo (Rhd).

10 lp.. szw. par. Anna 713 do Halmstadu (B i S), duń. par. Ethel 1 223 do Kopenhagi, szw. par. Astrid 660 do Odense (Art), duń. par. Wilhelmina 698 do Norrköpingu (Bg), norw. par. Diones 943 do Londynu (B i S), norw. par. Frode 360 do Frederikstadu (Art).

11 lp.: lit. par. Stephanie 473 do Veyle (Rhd), norw. par. Slotholm 581 do Si-

glufjürdu (Rhd), duń. par. Boghuld 431 na Bornholm (D — S), duń. par. Oluf Maersk 1146 do Kopenhagi (B) S).

12 lp.. łot. par. Kangars 1746 do Helsingforsu (Bg), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Möllerup (Bg), szw. par. Kjell 687 do Kalmaru (B i S).

13 lp.: szw. par. Ylva 258 do Helsingöru (B i S), szw. żagl. z mot. Wandia 88 do Skillinge (Bg), szw. hol. Frey z licht. Kelsö 813 i Venja 569 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Indus 327 do Karlstadu (Bg), duń. par. Hulda Maersk 493 do Göteborga (B i S), szw. par. Maja 727 do Veyle (B i S), szw. par. Sternö 740 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Göteborg 560 do Kopenhagi (Bg).

14 lp.. szw. par. Wira 314 do Karlskrony (B i S), est. par. Pakri 739 do Tallinnu (Jörgensen), niem. par. Harald Becker 1476 do Lindholmu (D — S), szw. par. Helios 1137 do Helsingborgu (B i S), szw. par. Temes 324 do Göteborga (Gw).

15 lp.: szw. par. Ester 893 do Oxelösundu (Bg), szw. par. Dagmar 647 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Tyr 436 do Landskrony (Art), szw. par. Aira 280 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Elsfleth 275 do Holtenau (B i S).

16 lp.. szw. par. Sten Sture 657 do Wiborga (D — S), norw. par. Bestik 1094 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Silva 207 do Hernösandu (B i S), niem. hol. Jason z licht. Rhein 646 i Fulda 645 (D — S), szw. par. Redmar 430 do Malmö (Bg), łot. par. Kurland 428 do Kłajpedy (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 121 700 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(3—16 lipca).

3 lp.: duń. par. Freye 727 do Manchesteru (Bg), ang. par. Majorca 589 do Leith (Rhd), łot. par. Abava 864 do Bergen (Bg), norw. par. Jaederen 492 do Bergen z naftą i drz. (Bg), niem. par. Fafner 1922 do Amsterdamu (D — S), niem. par. Esther 254 do Folkestone (Jörgensen), niem. par. Yotunheim 2 235 do Amsterdamu (D — S), duń. par. Absalon 135 do Hull (Jörgensen), szw. żagl. z mot. Stockby 336 do Hull (Rrd), niem. par Brotwild 568 do Grimsby (Bg).

4 lp.: niem. hol. Parnass z licht. Mosel 634 i Neufeld 616 do Amsterdamu (D — S), gd. par. Weichsel 602 do Hull (B i S).

6 lp.. szw. par. Egil 512 do Sztokholmu z drz. i tow. (B i S), niem. par. Ortlinde 670 do Grimsby (Bg).

7 lp.: niem. żagl. z mot. Magdalena 44 do Masnedsundu (Gw), niem. par. Diana 299 do Rotterdamu z drz. i tow. (Wolff), ang. par. Taunton 905 do Southamptonu (D — S), ang. par. Brandenburg 802 do Dundee z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Artushof 860 do Londynu z drz. i tow. (Rhd), duń. par. Nordhild 557 do Weitehaven (D — S), niem. par. Ralum 185 do Dublina (Rhd), niem. par. Patria 882 do Hull (Shaw), niem. mot. Boonekamp 582 do Gandawy z kopalniakami (B i S).

8 lp.: gd. par. D. Siedler 256 do Rotterdamu (Rhd), duń. par. Hans Tavsen 1093 do Tynedocku (Bg), niem. par. Bonus 519 do Delfzylu (J. Ick), duń. par. Robert Maersk 789 do Goole (B i S).

9 lp.:gd. par. Oberpräsident Delbrück 120 do Londynu (Rhd), norw. par. Istra 743 do Manchesteru (Jörgensen), norw. par. Wannia do Antwerpji (Worms), duń. par. Hintholm 856 do Liverpoolu z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Diana 638 do Lowestoftu (Rhd), norw. par. Tress 460 do Manchesteru (Jörgensen), duń. par. Aladin 1038 do Londynu (B i S).

10 lp.: niem. par. Glückauf 1070 do Bristolu (Shaw), niem. par. Eberhard 338 do Hamburga (B i S), duń. par. Elsborg 954 do Hull (Bg), duń. par. Flynderborg 858 do Londynu (Bg), duń. par. Rita Maersk 515 (B i S), gd. par. F. G. Reinhold 706 do Londynu z drz. i zb. (Rhd).

11 lp.. niem. żagl. z mot. Reymonde Nava 286 do Saskerö (B i S).

12 lp.: łot. par. Emmy 827 do Londynu (B i S).

14 lp.. niem. par. Lena 550 do Antwerpji z drz. i tow. (Pwe), duń. par. Fanal 1093 do Westhartlepoolu z podkładami (B i S), niem. par. Gotenhof 853 do Londynu z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Kurland 262 do Bristolu (Shaw).

15 lp.: niem. hol. Diana z licht. Main 346 do Antwerpji (D — S), fr. par. Yainville 836 do Antwerpji (Worms), gd. par. Etzel 593 do Antwerpji z drz. i tow. (B i S), niem. par. Heinz Ferdinand 538 do Bristolu (Shaw).

16 lp : niem. mot. Methan 297 do Dowru (D — S), niem. par. Franz Fischer 349 do Goole (B i S), fr. par. Chateau Lafitte 1284 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms).

Statki powyższe wywiozły łącznie 115 700 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(3—10 lipca).

3 lp.. niem. par. Alexandra 354 do Rewla z zb. i mąką (B i S), niem. par. Helmuth 404 do Rewla z zb. i tow. (B i S), niem. par. Scharhorn 115 do Veyle (B i S), niem. par. Theodor 543 do Helsingforsu z zb. i tow. (B i S), duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi z tow. i zb. (Rhd).

7 lp.: duń. mot. Kastor 73 do Rönne (Gw).

9 lp.: duń. żagl. z mot. Castenschiold 119 do Aarhus (Gw).

10 lp.. niem. par. Gerda Kunstmann 326 do Wiborgu (Jörgensen), duń. żagl. z mot. Anna 54 Aarhus (Bg), duń. mot. Maagen 97 do Kopenhagi (Gw), gd. par. F. G. Reinhold 706 do Londynu z drz. i zb. (Rhd).

11 lp.. niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 (Lcz), niem. żagl. z mot. Erich Ahrenhuls 108 do Aarhus (Gw).

12 lp.: niem. par. Christian 573 do Antwerpji (B i S).

13 lp.. niem. par. Grundon 354 do Wiborgu z zb. i tow. (Jörgensen).

14 lp.: niem. par. Stadt Stolp 147 do Aarhus (Gw), niem. par. Kastor 320 do Rotterdamu (Wolff), niem. par. Masuren 222 do Tallinnu z cukrem i zb. (Rhd).

15 lp.: duń. żagl. z mot. Sarten 73 do Holbigu (Bg), duń. żagl. z mot. Ferädders Minde 57 do Aarhus (Gw), niem. par. Lothar 257 do Hamburga z zb. i tow. (B i S).

16 lp.. niem. par. Wiborg 350 do Wiborga z zb. i tow. (Lcz), gd. par. Marie Siedler 221 do Rotterdamu z zb. i tow. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 10 600 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (3 do 16 lipca).

13 lp.: niem. par. Schahörn 115 do Nakskov (B i S).

14 lp.. niem. par. Masuren 222 do Talinnu z cukrem i zb. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 600 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(3—16 lipca).

3 lp.: norw. par. Jaederen 492 do Bergen z naftą i drz. (Bg).

7 lp.: szw. par. cyst. Naitea 106 do Sztokholmu z naftą (B i S).

8 lp.. duń. par. cyst. Dania 188 do Sztokholmu z benzyną (B i S).

9 lp.: niem. hol. Widder z licht. cyst. Norddeutscher Lloyd V 654 do Dunkerki z ropą gazową (Nordd. Lloyd).

13 lp.: niem. par. cyst. Brosen 725 do Londynu z olejem (Scharenbg), niem. hol. Fairplay X z licht. cyst. Theodor 686 do Londynu z olejem gazowym (Baftoil).

14 lp.. niem. par. cyst. Marianne 285 do Grangemouth z benzyną (B i S).

15 lp.: niem. par. cyst. Oelschindler VI. z licht. cyst. Oelschindler I. 673 do Le Havre z olejem gazowym (Scharenby), niem. par. Prutan 120 do Tallinnu z tow. i benzyną (Nordd. Lloyd), szw. par. cyst. Naitea 106 do Sztokholmu z naftą (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 200 ton prod. naftowych.

Wywóz polskiej soli przez port gdański (3—16 lipca).

3 lp.: szw. żagl. z mot. Lilian 78 do Westerwiku (Art.).

7 lp.: szw. par. Eva 108 do Göteborga z solą potasową (B i S).

16 lp.: niem. par. Pomerania 108 do Kłajpedy (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 700 ton soli.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (3—16 lipca).

5 lp.: szw. par. Esther 1156 z Norrköpingu z rudą (B i S).

6 lp.: szw. par. Jelivare 1 155 z Lulea z rudą (B i S).

Statki powyższe przywiozły 8 600 5 300 ton rudy.

Wodostany Wisły.

Lipiec Daty	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Kraków	— 94	—125	—148	—142	— 2	+ 8	— 56	—110	—147	—138	—150	—170	—138
Zawichost	201	212	201	187	185	202	225	222	201	181	180	185	181
Warszawa	250	230	207	218	209	196	188	199	217	228	205	181	228
Płock	193	202	191	175	178	175	165	157	180	170	178	166	149
Toruń	238	241	254	239	214	216	214	198	188	191	206	217	201
Fordon	242	238	253	246	222	214	218	208	194	212	203	218	210
Tczew	262	244	232	252	248	222	208	204	192	174	168	170	196
Ujście (Schiewenh.	228	240	232	238	238	236	236	236	248	240	238	234	236

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie lipca
(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 155 852, cement 678, sól 1000, soda 11, sól potasowa 350, parafina 705, oleje 2 713.

Prod. roślinne: jęczmień 2206, owies 314, żyto 4 348, ow. strączkowe 90, słód 106, mączka kartoflana 65, cukier surowy 414, rafinada 2 815, drzewo 54 943, smoła drzewna 162, koniczyna 15, melasa 534, mąka pszenna 129.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 416, bydło żywe 100, skóry sol. 19, jaja 53.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 4 870, cement 250, kamienie, żwir i piasek 490, węgiel 125, ruda żelazna 298, żelazo 603.

Prod. roślinne: ryż 655, żywica i kalafonja 94, oleje 138, bawełna 42.

Prod. zwierzęce: smalec 47, śledzie sol. 1 086, tłuszcze 390, skóry sol. 141, wełna sur. 2.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
22. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	26. 8.	Estonia	Balt. America Line
25. 7.	„	„	10. 8.	Lituania	„
23. 7.	„ Rygi	„ Londynu	23. 7.	Baltanic	United Balt. Corp.
27. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 7.	Baltara	„
30. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	30. 7.	„	„
3. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 8.	Baltriger	„
6. 8.	„ Rygi	„ Londynu	6. 8.	Baltannic	„
10. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 8.	Baltara	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.